



TITLE:

表定運賃論

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 表定運賃論. 經濟論叢 1926, 23(6): 918-947

ISSUE DATE:

1926-12-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128484>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號 六 第

卷三十二第

行發日一月二十年五十正大

論 叢

足利時代の通商貿易

教授 文學博士

三浦 周行

家屋税の本質

教授 法學博士

神戸 正雄

表定運賃論

教授 經濟學博士

小島 昌太郎

時 論

英國勞働黨の農政方針

教授 法學博士

河田 嗣郎

說 苑

マックス・ウェーバーの政策論の根本概念

講師 經濟學士

藤田 敬三

露西亞に於ける農政改革とその效果

經濟學士

吉川 秀造

雜 錄

領主擁護の農民騷動

教授 經濟學士

黒 正 巖

民文に就きて

教授 法學博士

財部 靜治

美濃名森村の地割制度

教授 經濟學博士

木庄 榮治郎

リミユエル・ベイヤリー

講師 經濟學士

森 耕二 郎

最近の露國組合運動

和歌山高等商業
教授 經濟學士

岩城 忠一

法 令

健康保險法施行令・外國人土地法施行令

附 錄

本誌第二十三卷總目錄

表 定 運 賃 論

小 島 昌 太 郎

目 次 一 表定運賃の意義、 二 表定運賃の成立、 三 表定運賃の効果、 四 表定運賃の原則

一 表定運賃の意義

表定運賃といふは、需要者たる相手方の如何を問はず、一般的に之によりて運送の引受けをなす意思を以て、運送勞務の種類と運送客體(被送物)の種類とに従ひ、分類的に表式方法を以て表示せられたる運賃である。運送勞務の提供に當り、個々の場合に於て、運送業者と顧客たる需要者との協議又は馳引によりて定むる運賃は、自由運賃といはるゝもので、固より表定運賃ではない。

運送勞務の價額が分類的に表式方法を以て表示せられて居つても、それだけでは未だ之を表定運賃と言ふことは出来ない。尤も、鐵道に於ては、その運賃は總て表式方法を以て表示せられ、運送取引は必ず之によりて行はるゝことになつて居るから、表式方法の表示といふことは、同時

に、之によりて一般的に運送の引受けをなすといふ意思の表示でもある。故に、鐵道のみについて言ふ場合には、表定運賃とは表式方法によりて表示せられたる運賃であるといつても差支へはない。併し乍ら、海運に於ては、必ずしも、之によりて運送の引受けをなすといふ意思を表示するのではなくして、而も表式方法を以て表示せらるゝ運賃價額がある。故に、一般的に表定運賃といふ場合には、單に、表式方法を以て表示せられたる運賃である、といふだけでは、未だ説明が完全ではない。

かの定期船の運賃は、原則として、表定運賃であるけれども、併し定期船會社といつても、さきとしては、不定期船又は臨時船を經營することがあつて、その場合には、これらの船の輸送貨物につき、その種類と目的地とに従ひ、そのときどきの運賃相場を分類的に表式方法に於て、顧客たる荷主に對し通知するの慣例である。この場合に於ては、その運賃相場は、外形的には、表定運賃と同じく、一定の表式方法に於て表示せられて居るけれども、併しその表示せられ居る價額は、單に、その時に於ける運賃の標準相場たるに止まるものであつて、荷主が愈々運送委託の申込をなしたる場合には、定期船會社は必ずしもその相場表通りの價額にて運賃を定むるものとは限らず、寧ろ、その一々の場合に於て、雙方の交渉によりて運賃を決定するが普通である。されば、かゝる場合の運賃は、やはり自由運賃たるもので、表定運賃ではない。表定運賃たるから

には、之を表示する表式の變更せられざる限り、一般の顧客に對し、その表式通りの價額に於て取引せらるべきである。表定運賃を表示する所の賃率表 (Tarifs) と、運賃の標準相場を表示する所の運賃相場表 (Freight quotations) とは、外形上は甚だ類似して居るけれども、それが表示する所の運賃の實質には右の如き相違が存するのである。

泰西學者の運賃論に於ては、表定運賃といふものを直接に取扱はずして、賃率表 (Tarif) 又は賃率表制度 (Tarifwesen) なるものを以て直接の研究客體となし、その成立、效果、原則等を述べ、表定運賃については、單に、この賃率表に表示せられたる價額を表定率 (Tariff rates, Tarifsätze) といふ、と説明することのみによりて、僅に之に接觸するに止まる。¹⁾ 固より、表定運賃は表式に表示せらるゝものであるから、その表を論ずると運賃を論ずるとは、結局同一の結果に達するのであるけれども、事柄自體の本質より言へば、表定運賃を論ずるは直接的であり、之を表示する所の表を論ずるは間接的である。

また、コーンは、表定運賃の一性質を表はすため、賃率表を説明するに當り、『代價の公定的の配列』(öffentliche Ordnung der Preise) と云ふことを擧げて居る。²⁾ 勿論、鐵道に於ては、その國營及び公營のものはいふまでもなく、私營のものであつても、各國は、今日、その運賃が國民經濟の全般に關係する所大なるものあるの故を以て、謂はゆる賃率主權 (Tarifhoheit) なるものを、

- 1) 例へば、Emil Rank, Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung, S. 123.; Franz Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen, S. 27.; Kurt Giese, Das Seefrachttarifwesen, S. 108 ff.
- 2) Cohn, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, S. 935.

國家權力の一部となし、表定運賃の決定につき、認可又は届出の方法を以て、必ず之に参加することになつて居る。¹⁾ 故に鐵道に於ては、コーンの謂はゆる公定的の配列といふことが、その一つの性質をなして居ると認められる。然るに、今日、海運に於ては、表定運賃なるものは、一般的に言へば、定期船會社が私的に組織する海運同盟の下にある定期船の運送にのみ存在する所であり、そしてそれは、この國際的性質を有する海運同盟の協議によりて定まるものであるから、一國の賃率主權も完全にはその支配力の及び能はざる所である。²⁾ 従つて、一般的に言へば、それは如何なる國家の公的參加又は公的干與の下にも決定するものではない。この故に、『代價の公定的配列』といふことは、鐵道に於ける表定運賃の場合には、その屬性の一をなすものであるけれども、海運の場合には一般的には然ることを認むることが出來ず、たゞ賃率の國家監督が條件となつて居る補助航路にのみ多少その性質が認め得るに過ぎない。³⁾

或はまた、『公表せられる』といふことを以て、表定運賃の一屬性と認むる學者もある。即ち、グルンツェル (Grunzel) の如き、その鐵道賃率表の定義のうちに *die öffentlich kundgemachte Zusammenstellung jener Gebühren, …… (報酬の公に告知せられたる綜合〔分類〕表示)* といふ言葉を用ゐて居るが如きは、その一例である。⁴⁾ こゝに『公に告知せられたる』といふは、印刷物として一般の世間に發表し、若しくは公衆の目に觸れ易き場所に揭示するが如きことをいふのである。

1) 例へば、我國の地方鐵道法第二十一條、同法施行規則第二十四條乃至第三十九條、軌道法第十一條、同法施行規則第十九條乃至第二十三條、
2) 拙著「海運同盟論」第八章の第四節及第六節參照
3) 例へば、我が國の遠洋航路補助法第五條
4) Grunzel, System der Verkehrspolitik, S. 111.

鐵道の表定運賃の場合にありては、かゝる方法を以て公表せられて居るのは殆ど例外なき慣行である。¹⁾併し乍ら、海運に於ける表定運賃は、獨逸に於てはかゝる意味に於ける公表が行はれて居るけれども、其他の諸國に於ては、必ずしもかゝる方法に於て公表せられて居ない。勿論、それは秘密にせられて居るものではないが、併し英吉利の定期船會社の多くのものゝ如きは、荷主たる顧客の問ひ合せに對して一々答辯する方法をとり、積極的に會社より一般的公表をなさざるの慣習である。故にこの意味に於て、海運の表定運賃は必ずしも公表せられるものではない。

更に、表定運賃について、最も一般的に考へられて居る事柄は、それが運送業者の一方的意思によりて決定せられて居るものだといふことである。或は、この一方的意思の決定といふことを更に強調して、その決定が權威的のものであるといふことを附加するものもある。ギーゼの如きは、或は單に *einsseitig festgesetztes Verzeichnis* ²⁾、又は *einsseitige autoritative Festsetzung* ³⁾ といふ言葉を以て海運の表定運賃を説明して居る。併し之は寧ろ鐵道に於ける運賃に當てはまる所であつて、海運に於ては必ずしも當てはまらない。勿論、海運に於ても、定期船會社等が組織するコンファレンス（海運同盟）が、個々の、連絡なく統一なき荷主を相手として營業せる場合には、その表定運賃は、ギーゼの言ふが如く、コンファレンス側の一方的專斷的意思によりて決定せられるものである。併し乍ら、コンファレンスのかゝる專横に對抗するがために、荷主側に於

1) 我鐵道營業法第三條は運賃の停車場に於ける公告を命じて居る。

2) Giese, Das Seefrachttarifwesen, S. 11, 108.

ても、また團結を作り、謂はゆる荷主組合として連絡統一ある行動をさる様になつては、コンファレンスも荷主側の意向を無視することが出來ず、當該航路に於ける營業條件につき、雙方の協議を必要とするに至る。こゝに於てコンファレンスの運賃の決定變更の如きも、荷主組合との協議を経て行ふことゝするものも少くはない。例へば、英吉利南阿航路に於けるコンファレンス側各船主と組合側荷主との契約に於ても、また英吉利濠洲航路に於ける同様の契約に於ても、運賃の決定變更には荷主組合の同意を経て行ふべき旨を規定して居る。そして、これらの運賃は、定期船運賃として、表式方法によりて表示せられ、一般的に何人に對しても之によりて取引せらるゝもので、即ち表定運賃である。されば、今日に於ては、海運に於ける表定運賃は、必ずしも一般的には、海運業者の一方的意思によりて決定せらるゝものではなく、又勿論權威的決定せらるゝものでもなく、ときとしては荷主との協議によりて決定せらるゝものもあるのは明かである。

表定運賃なるものゝ意義は右に述ぶるが如くである。之を、運賃のもう一つの種類をなす所の、據に一言したる自由運賃なるものと比較するに、兩者の間には次の如き差異がある。

(一) 自由運賃は、個々の運送勞務について、個別的に定めらるゝ運賃である。従つて、個々の運送客體についても、個々の運送委託者についても、一々異なるを以て原則とする。然るに、表定

1) 拙著「海運同盟論」二三〇頁以下、二三四頁以下、五六八頁以下參照
2) 拙著「海運同盟論」附錄第八參照
3) 拙著「海運同盟論」附錄第九參照

運賃は、反復して行はるゝ同じ形態の運送勞務に對して、一般的に定められたる運賃である。されば、之は運送勞務の種類と運送客體の種類とに従つて、重量上又は容積上の、運送慣習上普通に採用せらるゝ單位に對する價額を以て表示せられ、即ち謂はゆる運賃率を以て表示せられ、同一種類の運送勞務を要求する同一種類の運送客體に對しては、運送委託者の如何を問はず、一般的に同一であるを原則とする。この意味に於て表定運賃は均等性をもつといはれる。

(二) 自由運賃は、運送行爲の行はるゝそのときどきの事情の下に一度きりに定めらるゝものであるから、同一の運送勞務に對しても、場合毎に原則として異なるべきもの、即ち一々の場合に於て運賃に高低の變動あるものであるけれども、表定運賃は、當該運送通路の運送事情と當該運送營業の全般的事情とに影響を及ぼす所の一般的經濟狀態に適應して定めらるゝものであるから、この一般的經濟事情にして變化せざる限り、原則として變化なきものである。従つて表定運賃は、期限は確定して居ないが、ともかくも或期間内は變動なきものである。この意味に於て表定運賃はまた安定性をもつといはれる。

(三) 自由運賃は、運送勞務の供給者の側に於て、競争の行はるゝ場合に存在するものであるけれども、表定運賃は、運送勞務の供給者の側に於て競争のなき場合、若しくは彼等相互の間の競争が排除せられた場合にのみ存在し得るものである。運送勞務の供給者の側に於て競争があると

きは各供給者はその運賃政策につき同業者の制肘を免るゝことが出來ず、従つて、一般的に適用せられ相當の期間變更するの要なき表定運賃なるものを制定することが出來ない。運送勞務の供給者が、競争者によつて制肘せらるゝことなき獨立の運賃政策を採用し得るに至つて初めて、表定運賃は存在し得るのである。但しこゝにいふ獨立の運賃政策といふは、言ふまでもなく、需要者即ち例へば荷主の側より何等の影響を蒙らざる運賃政策といふ意味ではない。運賃は一つの代價として、需要者と供給者とがありて定まるものであるから、如何なる地位にある供給者と雖も、之を定むるに當り需要者側の事情によりて影響せられないといふことはあり得ない。故に獨立の運賃政策といふことは、競争同業者によりて制肘せられて居ないものであるといふを以て足りる。獨占といふことの本質も、私の見る所によれば、かゝる意味に於ける獨立の價格政策とより得る地位といふことにあると思ふ。故にこの點より言へば、自由運賃は單純なる需要供給の原則によりて定まるものであり、表定運賃は獨占の原則によりて定まるものであるといふことが出來るであらう。

二 表定運賃の成立

さて、かくの如き表定運賃は、如何なる條件の下に成立し得るものであるか。

先づ第一に、その條件たるものは、運送が一定の計畫の下に反復的に且つ多少規律的に行はることである。個々の運送の委託があつてから、それぞれ之に適應する所の運送方法と運送設備とを以て、之が引受けをなす状態——工業に譬へて言へば、注文生産の状態——に於ては、自由運賃にて取引するの外なく、表定運賃なるものは存在し得ない。運送業者の側に於て、世間の運送に對する需要状態を豫測し、之に一般的に適應する所の計畫を立て、一定の方法と設備とを以て、——工業に譬へて言へば、市場生産の方法によりて、——運送勞務を提供するの状態でなければ、表定運賃は存在し得ない。

即ち、この場合に於ては、運送は、一つの體系をなして運行せる組織的行動として行はれ、個々の運送客體たる貨物若しくは旅客についていふ所の個々の運送勞務といふものは、たゞ概念的にのみ、この體系的に運行する一體としての運送組織の一片として認め得るの状態にある。この場合、個々の運送客體に著目して言へば、それらを輸送する所の同じ型にはまつた運送勞務が、多數同時に、または繼續反復的に、且つ規律的に行はるゝとも言ひ得るのであるが、併しかくの如きことは、單に概念的にのみ存在する事柄であつて、具體的の事實としては、規律的に反復して運行する所の一つの運送組織の體系的活動があるだけである。

運送が、かくの如き有様にて行はることが、表定運賃なるものゝ成立する一前提條件であ

る。運送が、貨物若しくは旅客を求めて行はるゝの状態に於ては、自由運賃にて取引するの外なく、之に反し、貨物若しくは旅客が、體系的に運行しつゝある運送組織のなかに入り込んで輸送せらるゝの状態あるに及んで、表定運賃が存在するのである。されば、この説明方法を以て言へば、表定運賃なるものは、かゝる規律的に反復して運行する所の一つの運送組織に於ける體系的活動の一片の切賣に對する代價であるとも言ひ得るであらう。

表定運賃成立の第二の條件は、同一型の運送勞務を需要する所の貨物若しくは旅客が、同一通路に於て、繼續的に多量に存在することである。然らざれば、體系的に運行する所の運送組織が、そこに存在することを得ない。尤も、かゝる體系的なる運送組織の存在は、之を運送事業の方面について言へば、有形的條件として、運送機關を構成する所の積載具、通路、動力の技術的製作の發達と、之を具備するに要する資本の蓄積とに俟つ所であり、無形的條件としては、かゝる運送組織の運行を一つの企業として行ふ所の企業的精神と、之を經營する所の事務的手腕との合致に負ふ所である。併し乍ら、かゝる運送組織が一つの經濟的企業として存在するがためには、當該企業が運送事業を目的とする所の通路に於て、同一型の運送勞務を需要する所の貨物若しくは旅客が多數に、規律的頻繁なる移動をなす状態にあるを要する。而して、かゝる貨物若しくは旅客の多數なる移動は、社會の秩序が維持せられ、天然資源が潤澤に開發せられ、各國の國

富が増進し、經濟生活が進歩したる曉にあらざれば、望み得ざる所である。この意味に於ては、表定運賃なるものは、社會文化の進歩と經濟の發達とによりて始めて存在し得るものといふことが出来る。

第三の條件は、當該運送の營業が獨占状態にあることである。即ち、運送業者が、單獨にて、若しくは他の同業者との聯合によりて、獨立の運賃政策を採用し得るの地位にあることである。若し運送業者の運賃政策が、他の同業者のそれによりて常に制肘せらるゝの状態にあるならば、その政策に獨立性なく、従つて安定性もない。その定むる所の運賃が、他の同業者が定むる所の運賃の如何により、變動常なく、豫め定むる所を一定の期間維持し、それに従つて營業するが如きは、到底、見込みなき所である。故に表定運賃が成立するの前提としては、運送業者が獨占的地位にあらねばならぬ。而して、その獨占は、鐵道の場合にありては營業の全般について存在し得るのであるが、海運の場合にありては、定期船事業に於て、而も貨物については定期船向なるものに於てのみ存在し得るのであり、且つ、之が成立するの形態は、鐵道にありては、既存企業が當該交通路に於ける需要を満足に充し居る限りは、自然的に成立するのであるが、然らざる場合に於ては、カールテルまたはトラストの形態によるのであり、海運の場合に於ては、カールテルの形態のみその作用があつて、トラストは獨占獲得の作用がない。この點については、私が既

に詳論したる所である。¹⁾

同一の通路に於て、同一型の運送勞務に對する需要が、多數に存在するといふことは、前に述べたるが如く、表定運賃なるもの、成立し得る所の基礎たるの事實である。併し乍ら、この事實は又同時に、これあれば必ず運送勞務の取引が表定運賃とならざるを得ざる所の一つの條件でもある。同一型の運送勞務に對する需要が、多數頻繁に存在する場合には、その一々の相手方に對して各場合に於て一々運賃の取引をなすは、運送業者の到底その煩に耐え得ざる所であるのみならず、又その多數の運賃交渉のために無用の經費の増加ともなる。故にかゝる場合に於ては、運賃は劃一的とならざるを得ずして、この關係よりしても、表定運賃の成立が促進せられる。この點は鐵道に於て、最も著しく認め得る所である。殊に鐵道にありては、各國概ね、法規を以て運賃上の均等なる取扱を命じて居るのであるから、更にこの點よりするも表定運賃の成立が自然的に促進せられる。

海運に於ては、一般的には固よりかくの如き、運賃上の均等なる取扱ひを命する法規は、いづれの國に於ても存在しない。たゞ、政府が航路補助金の下付をなす場合に、その一條件としてこの運賃上の均等なる取扱ひを、補助契約の一條項となすことは往々行はるゝ所である。²⁾ 故にかく

1) 拙著「海運同盟論」第一章第三節參照

2) 例へば、我鐵道營業法第三條及第六條よりの歸結

3) 例へば、伊太利政府と Società di Navigazione geniale Italiana との契約、

の如き補助契約が存在せざる場合には、海運に於ける表定運賃の成立促進としては、多數頻繁なる同一型の運送勞務の需要が存在することが最も有力なる事柄である。併し乍ら、かくの如きは、海運に於ては極めて近代に於ける事象に屬する。

中世に於ては言ふまでもなく、近世に於ても第十九世紀の後半に至るまでは、海上貿易なるものは、甚だ冒險的性質を有したるもので、この業に従事するものは大資本を有する少數の商人に限られて居つた。そして彼等は一般に自由貿易船 (Free Trader) といはれたる自己の所有船を以て貿易に従事したのであつた。この場合には勿論何等の運賃もない。或は自ら船舶を有せざる商人であつても、當時の貿易は、主として、謂はゆる大量貨物であつたから、運送も備船の方法にて行はれ、運賃の如きも備船料の形態であつた。この備船料の如く、一々各場合に於てその型と同じくせざる運送勞務に對する代價が、表定運賃となり得ざるも明かなる所である。

海運に於て表定運賃の成立を促進したるは、産業革命の結果、工業製品が主要貨物となり、その貿易が多數の商人によりて行はるゝに至つてから後のことである。即ちこの工業製品貿易の隆盛は、一方に於ては體系的に活動する運送組織たる所の定期船事業を成立せしめ、他方に於ては同一航路に於て同一型の運送勞務に對する多數頻繁なる需要を惹起したものであつて、海上運送に備船運送と個貨運送との分離を生ぜしめ、無數の頻繁に委託せらるゝ個貨運送に對しては、海

運業者も鐵道業者と同様に、到底一々その個々の場合に運賃の取り極めをなすの煩勞と經費とに耐えず、寧ろ表定運賃を採用する方が、事務簡捷の上より云つても有利となるに至つたのである。こゝに於て、備船運送については、英吉利で謂ふ所の system of open competition が行はるゝにかゝはらず、個貨運送は定期船業者の手に歸して後は、専ら system of uniform rates 即ち表定運賃にて行はるゝことゝなつたのである。

三 表定運賃の效果

さて、表定運賃なるものが一度行はるゝことゝなつては、それは運送業者や運送委託者は言ふまでもなく、一般の社會に對して種々なる便宜を與へる。

表定運賃は、既に述べたるが如く、獨占の下に初めて存在し得る所であつて、そしてそれは謂はゆる個貨運送に對する代價であり、且つそれは、同一種類の貨物の同一種類の運送に對しては、之も既に述べたるが如く、均等なる額を以て表示せらるゝものである。従つて、この表定運賃を採用する所の、獨立の運賃政策によりて營業する運送業者は、之を定むるに當り、運送客體の運賃負擔力、即ち例へば貨物の價格を考慮して之を決定することが出来る。即ち、表定運賃は、かの謂はゆる "What the traffic will bear" の原則によつて定めらるゝことゝなる。

この輸送貨物の價格を運賃の決定に當り考慮に入れるといふことは、自由運賃の場合には、當然あり得ざる所である。即ち競争の下に定まる自由運賃に於て、假に或る運送業者が貨物の價格を考慮し、その高きものには多額を、その安きものには少額を要求するとすれば、他の運送業者はその裏をかきて、高き價格の貨物につき彼が要求するより僅に安き運賃にて運送の申出をなすものを生ずるは、競争の自然的歸結である。然るときは、價格を考慮して運賃を定めたる運送業者は、安き運賃の貨物をのみ運送することとなり、彼がこれを埋め合す積りであつた高き運賃の方の貨物は、全く競争者に奪はれ、結局運賃の決定にあたり價格を考慮したるの本來の目的を達し得ざるだけでなく、その營業も遂に失敗に終ることとなる。故に、運賃の決定に當り貨物の價格を考慮するといふことは、表定運賃の行はれ得る場合にのみ可能なる所である。

表定運賃は右の如く輸送貨物の價格を考慮し、その運賃負擔力に應じて、定めらるゝ運賃であつて、獨占の下にのみ存在し得るものであるから、曩に述べたるが如く、鐵道には一般に行はるゝ所であるが、海運に於ては、専ら定期船事業にのみ行はれて、不定期船事業には行はれ得ざる所である。

定期船事業にとりては、表定運賃を採用することは、その獨占の下に、比較的高き運賃負擔力のある貨物に對し、それ相應の高き運賃を課して之を運送し得るの利益あると共に、比較的運

貨負擔力の少き貨物も亦、それに應ずる所の運賃にて引受け、これらが不定期船に奪取せらるゝことを免るゝの利益もある。それ故に、運賃負擔力に應じて定めたる表定運賃の採用といふことは、獨占的地位にある定期船業者をして、そのときに於ける事情の許す範圍内に於て、最大可能量の運送をなし、以てその運賃収入を可能的最大ならしむるものである。かくの如きは、自由運賃の下に營業をなす不定期船業者に比べて、定期船業者の地位を有利ならしむる事柄である。併し乍ら、表定運賃が、かくの如く獨占的運賃であるの故を以て、定期船業者は謂はゆる獨占的暴利を收むるものであると見るは早計であつて、これは固より表定運賃そのものとは別個の問題で、主として、その獨占的地位の強弱によりて定まる所である。

定期船業者にとりて表定運賃の有利なる他の一つの事情は、彼等が同盟を組織せる場合に、その組合員たる彼等各自が協定運賃を勵行せるや否やを、之によりて相互に監督するの便宜大なることである。既に屢々述べたるが如く、同一の航路に於て二つ以上の定期船業者が營業せる場合には、彼等相互の競争は之を避けることが出來ず、且つその競争は特定の相手方をもつものであるから戰鬪的性質を帶ぶるに至り、結局、相互の不利益に終る危險がある。故に彼等は遂にその相互の競争を排除するために同盟を組織することとなり、運賃その他の營業條件を協定することとなるに至るものである。然るにかくの如くにして協定せられたる運賃は彼等加盟者の總てに共

通の運賃であるから、それは當然、表定運賃となるものであつて、之に従つてこの同盟の加盟者は營業をなし、之を離れて任意に荷主と運賃の取極めをなすものではない。若し、加盟者たる一定期船業者が、この表定運賃を離れて、荷主と任意の運賃を以て取引をなすことがあるならば、それはとりも直さず協定違反である。故に表定運賃なるものは、之が勵行せられ居るや否やを見ることによりて、同盟の實質が失はれ居らざるや否やをあらはすものであつて、この意味に於て表定運賃はかゝる同盟の尺度であると言ふことが出来る。

表定運賃が一般荷主に與ふる所の利益としては、その安定といふこと、その均等といふこと、から生ずるものが最も大きい。表定運賃は、曩にも述べたるが如く、自由運賃の如く、運送勞務に對するそのときどきの需要供給の關係によりて鋭敏に左右せらるゝものではなく、従つて自由運賃に比べて變動することの少きものであり、寧ろ或期間は變更せらるゝことのなきものである。この意味に於て、表定運賃は安定性をもつといはれる。かくの如く、運賃が安定性をもつときは、商品の賣主であり又は買主である所の荷主は、その賣値又は買値の算定にあたり、運賃を確定的計算に入れ、之を基礎として取引をなすことが出来る。自由運賃の場合の如く、その變動頻繁なるときは、賣買雙方とも確定的計算を立つることが出来ず、従つて之に算入すべき運賃を

單なる見込みによりて計算し置くより外ないのであるが、その結果、運賃の騰落によりて不慮の損害を蒙るの危険がある。故に賣買のものには何等の冒險的又は投機的性質をもたないのであつても、自由運賃の場合には、單に運賃の不安定といふことのために、その事業が投機的性質を帶ぶることゝなるを免れ難い。この點に於て、表定運賃が安定性をもつといふことは、この運賃による所の取引をして、少くとも運賃に關する範圍内に於ては、投機的性質を帶ぶることを免れしめ、事業の健全なる發達を助くるの利益があるといふことが出来る。

表定運賃が安定性をもつことは、右の如く、この運賃によりて取引をなす事業をして投機的性質を帶びることを免れしめるものであるが、それは又同時に、相當永き時期に亘る所の取引又は先物取引の計算を確定的ならしめ、従つてかゝる取引を可能ならしめるものである。尤も、この點は安定性の強さによりて異なる所であるから、鐵道による所の取引と海運による取引とによりて多少趣きを異にするものである。鐵道の場合に於ては、その獨占は甚だ強力であるから、運賃の安定性も頗る大であるが、海運の場合に於ては、度を述べたるが如く、表定運賃なるものは定期船のみについて存し、不定期船には存せざるものであると共に、その定期船の運賃の安定性も、之を維持する根源たる所の獨占は、鐵道の如く鞏固なるものではなく、潜在的競争に曝されて居るのであるから、従つてその運賃の安定性も鐵道に比ぶれば薄弱なるを免れ難い。また、海外貿

易をなすものも、その商品の性質上不定期船を利用するものは、運賃の安定より生ずる上述の利益に浴することを得不いのであつて、たゞ定期船によりて輸送せらるゝ所の商品を取扱ふものがこの利益に浴することを得るのである。而して不定期船を利用するものは、農産物礦産物等を取扱ふ所の原始産業であり、定期船を利用するものは主として工業である。故に工業國は農業國に比して、換言すれば、先進國は後進國に比べて、その海外貿易上、定期船の表定運賃の安定性につき密接の關係あるものといふことが出来る。

次に賃率の均等といふことは、同一通路に於ける同じ種類の貨物の同じ種類の運送勞務については、その荷主の如何を問はず同一の運賃を以て取扱ふといふことである。表定運賃がこの意味に於ける均等性をもつものなるは曩に述べたる所である。而して、この運賃の均等といふことは、小量の貨物運送を委託する荷主、即ち小荷主も、大量の貨物運送を委託する荷主、即ち大荷主と、同等の取扱を受くるといふことであるから、とりもなをさず、之は、小荷主をしてその賣買競争上、少くとも運賃の點に於ては大荷主と同等の地位に立たしむることゝなるのである。通常、大量貨物を取扱ひ巨額の取引をなすものは、小量貨物を取扱ひ少額の取引をなすものに比べて、競争上種々なる點に於て便益を受くるものである。故にこの點を考察すれば、表定運賃といふものは、小荷主を援助し、彼等の大荷主に對する競争上の地位を保護するものと見ることが出

來、且つ大荷主は少數であるが之に對立する所の小荷主は多數であるから、この點に於て、國內の運送例へば鐵道運送の運賃が表定運賃となつて居ることは一般的に商工業者の利益を擁護し、その結果また消費者の利益に適合するものであるといふことが出来る。

海外貿易に於ては、表定運賃、従つてまた運賃の均等といふことは、曩に述べたるが如く、定期船に於てのみ存する所である。而してこの利益は、主として、製造工業品を取扱ふ小荷主に關する所である。大荷主は、表定運賃よりも寧ろ自由運賃の場合の方が有利である。即ち自由運賃の場合に於ては大荷主はその需要する所の船腹が大なるの理由を以て、運賃取引に於て、鞏固なる態度に出づることを得、海運業者の側に於てもかゝる輸送注文を引受くるために競争を生じ、その結果、輸送貨物が工業製品たる高價の、運賃負擔力の高きものたることが閑却せられ、*"What the traffic will bear"* といふ原則によることなく、輸送生産費を償ひ、且つ他の、例へば農産物が支拂ふ以上の運賃ならば、幾許の額にても之を引受けんとするものが生じ、結局、大荷主は運賃取引を自己に有利に導くことを得るのである。こゝに於て、一國の工業製品に關する海外貿易の發展並びに國內工業の發達上、小荷主を保護することゝなる所の表定運賃と、大荷主の利益とする所の自由運賃といづれが有利なるかの問題が生ずる。

一國の輸出貿易より見て、大量の取引をなすものは、國際競争上有力なる商人であるから、か

ゝるものが對外運賃に於て有利の地位にあるは、實にその商人自らの事業に好都合であるばかりではなく、その國の對外輸出の發展上之を助長するの關係を生じ、寧ろ望ましい事柄であるかの如くに考へられる。之が國際貿易上自由運賃の方がその發達を助くるものであると主張せらるゝの根據である。併し乍ら、かくの如き大荷主の運賃上の特典的利益は、結局、その國の對外貿易を少數の商人の手に集中せしむることとなり、國內の貿易品生産業者等は、これら大資本家の貿易獨占の勢力下に支配せらるゝの事態を招くであらう。その結果は、その國の輸出貿易の生産が、輸出商人の個人的利害打算によりて指導せらるゝこととなり、輸出工業の自然的發達傾向が阻害せられ轉位せらるゝに至る虞がある。かくの如きは、一國の工業製品が表定運賃の下に、多數の小貿易業者も少數の大貿易業者と相並んで、同等の立場に於て、競争的に輸出事業に當り得る場合に比して、國內工業の隆盛といふ點より見るも、又輸出貿易の發展といふ點より見るも、寧ろ不利益なるものではあるまいか。輸出工業の發達は、往々、國內商人の顧る所となるが如き新たにたる商品の製造によりて惹起さるゝことがある。これらは製造工業家が自由にその意匠と考案とを活用し得る場合に存する所であつて、而して多數の小貿易業者が存在する場合にのみこれが海外への紹介が容易に行はるゝ所である。自家の打算的利益によりてのみ輸出工業品を指導するが如き、少數大貿易業者の獨占的輸出の場合には、かゝる製品の海外紹介は寧ろ閑却せ

られ壓迫せらるゝの傾がある。殊に一國の輸出の總量を大ならしむる點より言へば、貿易が少數者の手中に集中せらるゝ場合よりも、多數者によりて競争的に行はるゝ場合に於て之を望み易い。故に工業製品の海外輸出に於ける發展については、自由運賃よりも表定運賃の方がやはり有利であると言はねばならぬ。

以上は表定運賃が運送業者及び荷主に與ふる所の利益、從つて又彼等を通じて一般社會に與ふる利益の主要なる點である。この外、或は、表定運賃は極端なる投機を戒めて恐慌を未然に防ぐの作用をなし、又物價下落の際にも、企業者に對して舊價格を維持主張せしむるの利益がある、といふ學者がある。即ちギーズは言ふ、『貨率表は或關係に於ては「商品の」價格調整の作用をなす。一般物價の騰貴が貨率表制度に影響を及ぼすことは甚だ緩慢であるから、一般市場は之によりて投機が極端に走らざる以前に警戒を受け、なканづく、海運業者は彼等の船腹需要の過度なる増大によりて容易に用心をすることゝなる。かくて恐慌がその勢を弱くせられる。また、事業界不景氣の場合にも、貨率表〔制度〕に於ては運賃の下落は甚だ緩慢であるから、「前の場合と」同様の關係に於て作用をば起す。經濟界の不景氣によりて生ずる運賃の下落が、貨率表制度の上にその影響を及ぼすことの甚だ遅々たるの事實は、景氣沈滞に向ふ場合——かゝる場合には「手持

商品の「價格の維持」といふことは、一つの企業にとつては往々その生命問題であるが——その場合に於てさへ之によつて「賃率には變更なきことを理由として」、一定の期間相當の價格を主張せしむることを可能ならしめる。』

この景氣變動の場合に於ける表定運賃の作用については、私は寧ろ右と反對の意見をもつ。何等かの事情によりて一般貨物に對する實需要(消費者需要)が漸増的傾向をとることとなり、従つて一般物價が騰貴することゝなつて、こゝに商業的の好景氣が生ずるのであるが、この場合に商人及び生産者が市場に於ける實需要(消費者需要)に對する觀測を誤り、投機的生産と投機的取引を生じ、その極、實需要(消費者需要)と假裝需要(商人需要)との懸隔が暴露するに至つて、謂はゆる恐慌が生ずるものである。この場合に、若しも運賃がこの恐慌を多少たりとも抑ゆる作用をなすものとすれば、それは商品の市價の騰貴につれて鋭敏に運賃も騰貴するものでなければならぬ。而も恐慌を抑ゆるについては、運賃の騰貴は市價の騰貴以上の比例を以て進むことを必要とする。之によりて投機的取引を抑へ投機的生産を困難ならしめてこそ、恐慌を未然に防ぐことが出來、或は縱ひ之を防ぐことが出來すとも、その程度を甚だしからしむことを止むるの作用をなし得るのである。一般市價が騰貴するに拘はらず、運賃のみが依然低廉の状態にあるならば、假裝需要(商人需要)が徒らに増昂するの勢を助け、經濟界をして恐慌の危機に落ち行くことを促進

こそすれ、之を防止するなどの作用はあり得ない。故に私の見る所に於ては、運賃にして、假にも、市場が好景氣より恐慌に陥るを防ぐの作用あるものとすれば、そは寧ろ自由運賃であつて、表定運賃ではない。

或はギーズなどの見る所は、好景氣の一般市價騰貴の場合に、表定運賃が依然騰貴せざる状態に止まり居るときは、それが一般市價につれて騰貴する場合に比し、假裝需要(商人需要)を増昂し、貨物の運送の量を増加するが故に、この貨物移動の異常なる増加が、商人及び生産者の認むる所となり、之によりて彼等自らが、その投機的取引又は投機的生産を戒むに至り、之によりて恐慌が自ら抑止せられ、又は緩和せらるゝと考ふるのかも知れない。併し乍ら、一般的に觀察すれば、商人又は生産者は、好景氣、物價騰貴の際には、市場表面の形勢によりても又自己の都合によりても、人情の弱點として、之を有利に解釋し、寧ろ不知不識の裡に恐慌の勢を進め易きものであつて、貨物移動の増加が異常なるを見逃し易く、従つてかゝる事實によりて自ら戒むるが如きことは、殆どあり得べからざる所である。若し果して、運賃の据置きによりて助長せらるゝ貨物移動の増加を認めて、假裝需要(商人需要)が不當に増大せるの危険を覺るものであるならば、かゝる傾向を表示するものは獨り貨物移動に止まるものではない。資金の需要、即ち貸附割引の増昂の如きも、その最も甚しき標徴である。故に、これら種々なる假裝需要(商人需要)の不

當なる増大を示すものによりて自ら戒むべきの材料があるに拘はらず、尙ほ恐懼といふ事實の來るより見れば、商人及び生産者の如くその局に居るものにとりては、幾多の標徴も標徴たるの實をあらはし得ないものといはねばならぬ。表定運賃が騰貴せずに据置かるゝことを以て恐懼を抑ゆる作用あるが如くに見るものは、貸附や割引の利率を引上げずに据置くことを以て恐懼を抑ゆる作用あるものと見ると同じ見解であらう。

次に經濟界が不景氣に向ふ場合に、表定運賃が市價の下落と歩調を同じくせず、依然据置かるゝことは、企業家に對して、その取扱ふ貨物の價格を引下げずに据置くる理由となり、不景氣による打撃を輕減するの作用あると見るの論にも賛成し難い。何となれば、不景氣となりて市場價格の下落するは、一般社會の購買力の減少、實需要(消費者需要)の衰退によるのであつて、そのいづれも運賃の据置きによりて防止し得るものではなく、又縱ひ運賃の据置きを口實として賣價の引下げをなさざらんと欲しても、その賣價に於て買取る需要者がなければ、やはり之を引下ぐるの外はないからである。私はこの點に關しても、寧ろ一般市價の下落と伴つて鋭敏に下落する所の自由運賃の方が然らざる表定運賃よりも、不景氣の打撃を輕からしむるものと思ふ。運賃の下落が貨物價格の下落と相合して、賣價を低落せしむるならば、實需要(消費者需要)を喚起し、或は之を喚起せずとも、少くともその減退を緩和するの作用があるからである。

四 表定運賃の原則

自由運賃は、謂はゆる自由競争の下に於ける運賃であるから、運送勞務の提供の場合に於けるその一々の需要供給の關係によりて定まるものであつて、もとより私經濟的觀點より營利主義によりて支配せらるゝものである。然るに、表定運賃は、獨占狀態の下に於ける運賃であるから、その獨占が營利主義による事業遂行上の要件として生じたる場合、即ち營利獨占の場合には、營利經濟の原則によりて支配せられるのであるけれども、それが公益上の理由によりて生じたる場合、即ち公益獨占の場合には、公益經濟の原則によりて支配せられる。而して事業の主體は私經濟的企業であつても、之に、公益上の理由によりて運送事業の獨占が、國家若しくは地方自治體により承認せられたる場合には、その表定運賃の決定はやはり營利經濟の原則によりて支配せられるのではあるが、同時にまた公益經濟の原則の埒外に出づることは許されないものである。

今、之を例示的に説明すれば、不定期船の運賃は、自由競争の下に於ける船腹の需要供給の關係によりて定まる自由運賃であつて、運送勞務供給者の側に於ては全く營利主義によりて決定するものである。然るに鐵道の運賃は、その事業が獨占の下にあるにより、表定運賃として形成せられる。そして國有鐵道の場合に於ては、國民經濟の發達、社會生活の進歩を目標する所の經濟

的政策並びに社會政策によりて、即ち公益經濟の原則によりて、その運賃が決定せられる。この場合にありては、表定運賃は國民經濟政策の一つの表現であるとも言ひ得るものである。また私有鐵道の場合に於ても、その運賃は之を經營する會社の營利方針によりて定めらるゝのであるけれども、鐵道事業は國民の生活と甚だ密接なる關係を有するものであり、従つて又國民經濟政策上重大なる地位を占むるものであるから、いづれの國に於ても、その國內の運送に對して有する所の貨率主權(Tarifhoheit)の作用により、必要と認むる場合には之に關與することゝなつて居る。國家が國內の運賃につき届出を要求し又は認可を條件とするは是である。故にかゝる場合には、營利の原則は公益の原則に牴觸せざる範圍に於てのみ表定運賃を支配するものといふことが出来る。

然るに海運の運賃にても、國際的航路に於ける定期船の運賃は、今日、殆ど總ての航路に存在する所の海運同盟即ちコンファレンスの獨占の下に表定運賃となつて居るのであるが、併しこの獨占は、鐵道の場合に於けると異り、一國がその自國の國民經濟上の立場より、公益上の理由を以て許與したる獨占でもなく、又當該航路に關係をもつ所の數ヶ國が協議の上、同様に公益上の觀點より許與したる獨占でもない。それは全く、この海運同盟なるものを組織する所の各定期船會社が、その營利事業の遂行上の理由に出づるもので、即ち彼等が相互に競争して居つては、結

局相互の損失を加重するに止まり、到底そのいづれのものも利益を擧ぐることが出來ず、從て事業の健全なる發達を期し得ないがために、彼等相互の妥協によりて成立し維持せらるゝ獨占である。全然、營利經濟の原則より生じたる競争自制の結果としての獨占である。故にこの場合に於ける運賃は、表定運賃となつて居るけれども、之を支配する所の原則が、營利經濟の原則たる點に於ては、自由運賃と異なる所なく、たゞそが獨占主義に準據する點に於て異なるのである。

鐵道の運賃と定期船の運賃とは共に表定運賃ではあるが、右の如く、その成立の基礎たる所の獨占の性質を異にするがため、之を支配する原則が前者にあつては或は純然たる公益主義であり又或は公益主義の埒内に許さるゝ營利主義であり、後者にありては殆ど全く營利主義であるの差異がある。而して、かくの如き差異を生じたる所の根本理由は、實に海洋の自由性にある。陸上は、國家の領域に屬するが故に、その上に行はるゝ所の鐵道事業は當該國家の賃率主權に服することとなり、從つてその表定運賃は直接に又は間接に公益經濟の主義に支配せられる。然るに、海洋にはいづれの國家の權力も及ぶことが出來ず、そこには賃率主權なるものが存在を許されない。その結果として、そこには、各營業者の營利主義が残るだけである。然るに、このことは又同時に、鐵道の表定運賃は國民經濟的性質のものであるが、定期船の表定運賃は國際經濟的性質

のものであるといふ差異を生せしめる。即ち鐵道の表定運賃は、當該國家の經濟政策によりて左右せられ得るが、定期船の表定運賃はいづれの國家の經濟政策によりても左右せられ難いものである。

勿論、鐵道にも、國際鐵道と稱せらるゝものがあるが、それは單に數ヶ國を貫通して居るといふ技術上の意味に於ける國際鐵道であつて、その運賃が國際經濟の原則によつて定まるといふ意味に於ける國際鐵道ではない。技術的には數ヶ國を貫通して居るけれども、その運賃は各國がそれぞれ自國鐵道に一般的に採用せる方針に従つて定められるのである。故に鐵道の表定運賃なるものは、一般に當該國家の國民經濟上の諸事情によりて色彩付けられ、従つて各國毎に、それぞれ特色を帶ぶるものである。

また、定期船の運賃は、國際經濟上の性質を帶び、營利主義によりて定めらるゝものではあるが、併しこれにあつても、或國が海運政策上又は貿易政策上の理由により、航路補助金を支給するの反對條件として、自國所屬會社に對しその運賃の決定變更に干與することがある。故にこの場合に於ては、國際定期船の表定運賃にも公益經濟主義が干與し、國民經濟的性質を帶ぶることもないではない。併し、前にも述べたるが如く、國際航路に於ける定期船の運賃は、各々その所屬國家を異にする所の、少くとも二つ以上の會社の妥協によりて定まるもので、ときとしては、

かゝる運賃決定の協議に與る會社は、國籍を異にする所の十數社に上ることもある。故に或一國が自國所屬會社を通じて、自國の利益のために、一定の運賃政策を實行せしめんとしても、それは、その國家の公益上の方針が恰も此等各會社の營利上の方針に合致する範圍内又は牴觸せざる範圍内に於てのみ實現し得る所である。即ちこの場合には特定國家の公益主義が、一般會社の營利主義の埒内に於てのみ效力を現はし得るのである。併し又、その國家が自國所屬會社に補助を與ふるの結果、その會社が當該航路の營業に於て頗る有力なる地位を占むるに至り、而して又同盟内に於ても指導的地位を占むるに至れば、自然、他の加盟會社はその會社の運賃政策に追隨せざるを得ることとなり、従つて其國の國民經濟上の政策が國際航路に於ける定期船運賃を左右するに至ることも可能である。併し乍ら、かくの如き効果を現はすがためには、海運同盟内に於て一會社が他の大多數の會社に對して絶對的有力の地位に立たねばならぬのであるから、その資力の點より見てもその經營能力の點より見ても、到底容易に實現し得る所ではない。故に、國際的航路に於ける定期船の運賃は、事實上に於ては、營利主義に支配せらるゝ所の國際經濟的性質のもので、大體に於て、一國家の公益主義よりも又その國民經濟政策よりも遊離したるものである。

(一五、一一、一二)